پژوهشنامه خراسان بزرگ
شماره ۴۳ تابستان ۱۴۰۰
No.43 Summer 2021
۶۸-۵۳
تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۱/۰۳ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۶/۰۲

پل قوچان به روایت اسناد

رضا نداف: مدرس زمین‌شناسی، مرکز استعدادهای درخشان شهید بهشتی، قوچان، ایران

چکیده

در نیمه دوم قرن سیزدهم هجری شمسی به دنبال زمین‌لرزه‌های ویرانگر که در قوچان قدیم رخ داد، در فاصله نزدیکی از آن، شهرِ جدیدی بنا شد. قوچان جدید به تدریج گسترش یافت و جاذبه‌های آن تجار، سرمایه‌داران و مهاجرین فراوانی را جذب کرد. رونق تجارت بین قوچان با شهر عشق‌آباد و ضرورت رفت و آمد آسان‌تر به باجگیران و درگز سبب توجه ویژه به جاده موجود شد. از سوی دیگر برای شکل‌گیری حکومت مرکزی مقتدر که از زمان جنگ جهانی اول مورد نظر برخی از سیاستمداران و روشنفکران قرار داشت، توسعه شبکه راه‌ها و جاده‌ها مورد توجه حکومت وقت نیز قرار گرفت. یکی از سازه‌های مهم پس از بنای شهر جدید قوچان احداث پلی بر رودخانه اترک بود که می‌توانست تأثیر قابل توجهی در تسهیل رفت و آمد در جاده قوچان-عشق‌آباد داشته باشد. این پژوهش به روش توصیفی-تحلیلی و در درجه اول با اتکا به اسناد نویافته و همچنین منابع مکتوب و مصاحبه با افراد مطلع بر آن است تا به این پرسش پاسخ دهد که کدام ادارات و افراد در ساخت این پل نقش داشتند و این پل چگونه ساخته شد؟ یافته‌های پژوهش حاکی از همکاری فرمانداری قوچان، آستان قدس رضوی و شهرداری مشهد در ساخت این پل بوده و هویت کارشناسان خارجی سازنده پل نیز معرفی شده است.

واژگان کلیدی: قوچان، پل اترک، آلکساندر پولاک، ناج کالمان، آستان قدس رضوی، فرمانداری قوچان

Abstract

In the second half of the thirteenth century A.H., following the devastating and successive earthquakes that occurred in the old Quchan, a new city was built nearby. The new Quchan was slowly expanding, and its attractions attracted many merchants, capitalists, and immigrants. The boom of trade between Quchan and Ashgabat and the need for easier transportation to Bajgiran and Dargaz caused special attention to the existing road. On the other hand, to form a powerful central government, which was considered by some politicians and intellectuals since the First World War, the development of the road network was also considered by the government of the time. One of the important structures after the construction of the new city of Quchan was the construction of a bridge over the Atrak river, which could have a significant impact on facilitating traffic on the Quchan-Ashgabat road. This research is a descriptive-analytical method and primarily relying on new documents as well as written sources and talking to informed people to answer the question of which departments and individuals were involved in the construction of this bridge and how this bridge was built Is it? The research findings indicate the cooperation of the Quchan Governor's Office, Astan Quds and Mashhad Municipality in the construction of this bridge and the identity of foreign experts who built the bridge has also been introduced.

Keywords: Quchan, Atrak bridge, Alexander Pollak, Naj Kalman, Astan Quds Razavi, Quchan Governor's Office

*نویسنده مسئول مکاتبات: (nadaf_99@yahoo.com)

مقدمه

شهر قوچان در فاصله ۱۳۰ کیلومتری از مشهد قرارگرفته است. قوچان را همان شهر تاریخی آساک دانسته‌اند که در ۲۵۰ سال قبل از میلاد توسط اشک اول بنیان آن نهاده شد (شاکری، ۱۳۶۵: ۱۹). تاریخ این شهر فراز و فرودهای بسیاری داشته، اما بی‌شک زمین‌لرزه‌های تاریخی آن در قرن سیزدهم هجری شمسی تأثیرات انکارناپذیری را برجای نهاده است، چنانکه در نیمه دوم قرن سیزدهم هجری شمسی به دنبال زمین‌لرزه‌های ویرانگر که در قوچان قدیم رخ داد، در فاصله نزدیکی از آن، شهرِ جدیدی بنا شد. بدین ترتیب قوچانِ امروزی در حاشیه رودخانه اترک و در فاصله ۱۱ کیلومتری از قوچان قدیم شکل گرفت. علاوه بر جمعیتی که از شهر قدیم به آن مهاجرت کردند، افرادی نیز از شهرها و روستاهای دیگر در آنجا ساکن شدند. شهر جدید برای تجار و سرمایه‌داران از اقصی نقاط ایران و حتی خارج از ایران جاذبه‌هایی داشت که موجب می‌شد به‌سوی آن روی آورند. قوچان جدید آرام‌آرام رو به رشد و گسترش بود و ادارات و مراکز تجاری، خدماتی و مذهبی یکی پس از دیگری در آن ایجاد می‌گردید.

موقعیت قوچان در مسیر راه‌های ارتباطی آن زمان به سمت مشهد و از سویی به شهر عشق‌آباد و روسیه، استعداد منطقه از نظر کشاورزی و دامداری و ظاهراً شرایط فضای مناسب برای تجارت از عواملی بود که به سرعت تجار غیربومی را متوجه شهر جدید نمود. دیرزمانی از بنای شهر جدید نگذشته بود که اداره کارگزاری خارجه در شهر راه‌اندازی شد و در آن اموری از قبیل صدور پاسپورت و اجازه ورود و خروج بیگانگان صادر می‌شد (جابانی، بی‌تا: ۴۹). پس از راه‌اندازی اداره گمرک خط تلگراف قوچان به عشق‌آباد تا باجگیران به بهره‌برداری رسید. به دنبال صدور فرمان مشروطه (چهاردهم جمادی الثانی ۱۳۲۴ق) و سپس آغاز سلطنت محمدعلی شاه (چهارم ذی‌الحجه ۱۳۲۴ق) با تشکیل انجمن‌های ولایتی در شهرهای ایران ازجمله قوچان، نمایندگان منتخب این شهر نیز در مجلس اول (شعبان ۱۳۲۴ق) حضور یافتند. شانزده سال بعد از بنای شهر (۱۲۸۹ش) در گزارشی که کارکنان وزارت جنگ انگلیس مستقر در هند تهیه می‌نمایند، از قوچان با عنوان انبار غله ایالت خراسان یادشده و خاطرنشان می‌شود تولید اضافی غله قوچان به داخل قلمرو روسیه و بازارهای مشهد و تمام مرزهای شرقی صادر می‌گردد. در این گزارش تأکید می‌شود که قوچان به‌زودی مرکز تجارت خواهد شد، زیرا در مسیر جاده گاری‌روی مشهد-عشق‌آباد قرار دارد و تجار ارمنی و روس، مغازه و دفتر و محل استقراری برای خود در داخل شهر ایجاد کرده‌اند (قصابیان، بی‌تا: ۷۳).

جنگ جهانی اول (۱۲۹۳-۱۲۹۷ش) که تجاوز نیروهای بیگانه به ایران و اشغال بخش‌هایی از خاک کشور را به همراه داشت، موجب تضعیف هر چه بیشتر حکومت قاجار و ظهور نیروهای مرکزگریز در مناطق مختلف کشور شد. نتیجه این وضعیت بروز هرج‌ومرج و بی‌نظمی سیاسی، اقتصادی و اجتماعی در کشور بود که حکومت قاجار را از حالت نیمه‌متمرکز به حکومتی غیرمتمرکز تبدیل کرد. در چنین شرایطی، افکار عمومی جامعه و نمایندگان آن (روشنفکران و نخبگان سیاسی) در مورد یک موضوع، یعنی لزوم اعاده نظم، اتفاق‌نظر داشتند. از نظر این افراد برقراری چنین نظمی با ایجاد حکومت مرکزی مقتدر امکان‌پذیر بود. برای شکل‌گیری حکومت مرکزی مقتدر، تأسیس نهادها و فراهم آوردن ابزارهایی ازجمله ایجاد ارتش دائمی نیرومند، تشکیل دیوان‌سالاری کارآمد و متمرکز و از سویی دیگر احداث شبکه حمل و نقل گسترده و منظم لازم بود (یزدانی و همکاران، ۱۳۸۸: ۱۵۴). با انقراض قاجاریه و روی کار آمدن پهلوی اول (۱۳۰۵ش) این سیاست در دستور کار حکومت قرار گرفت. در این زمان از طرف دولت، تشکیلات جدید دوایر دولتی و سازمان ادارات از قبیل عدلیه، نظمیه، معارف، بلدیه، اداره سجل احوال و غیره در قوچان به وجود آمد (شاکری، ۱۳۶۵: ۹۷). در ابتدای قرن چهاردهم هجری شمسی، نظر به اهمیتی که مسیر قوچان به شهر عشق‌آباد به لحاظ تجاری یافته بود و نیز ضرورت تسهیل رفت و آمد به درگز و باجگیران، احداث پلی بر روی رودخانه اترک در شهر قوچان -که آغاز این مسیر بود- به نظر لازم می‌آمد.

پیشینه پژوهش

بیش از ۸۰ سال از احداث پل بتنی قوسی بر روی رودخانه اترک در شهر قوچان می‌گذرد و امروزه این پل به یکی از نمادهای تاریخی این شهر تبدیل شده است. در پژوهش‌های انجام‌شده مربوط به تاریخ معاصر قوچان و آثار تاریخی این

شهر، گاهی به پل تاریخی اترک اشاره شده است. در برخی از این پژوهش‌ها احداث پل نیز در زمره وقایع قابل‌توجه مربوط به قوچان موردتوجه قرارگرفته است. توحدی در *حرکت تاریخی کُرد خراسان در دفاع از استقلال ایران* به پل معلق رودخانه اترک که توسط مهندسین آلمانی ساخته‌شده اشاره دارد. در *سرزمین و مردم قوچان* تألیف محمد جابانی ذکر شده است که در ۱۳۱۸ش پل معلق سیمانی ایجاد می‌گردد. رمضانعلی شاکری در *اترکنامه* از پل معلق سیمانی که بر روی رودخانه اترک احداث شد، یاد نموده است. در *اترک(قوچان‌شناسی۳)* محمد جابانی اشاره می‌کند که پل رود اترک را با آجر و ملات خاصی درست کردند. همچنین علی نجف‌زاده در *کنسولگری‌ها، مستخدمان و مستشاران خارجی در مشهد (از دوره قاجاریه تا انقلاب اسلامی)* به شرح کاملی از فعالیت‌های دو تن از کارشناسان خارجی در مشهد پرداخته که سازندگان پل قوچان نیز هستند. بنابراین، تاکنون بحث پلِ قوچان به‌صورت موضوعی فرعی و صرفاً متکی به نقل و قول‌های شفاهی در لابه‌لای تحقیقات قوچان شناسی عنوان‌شده است، اما آیا واقعاً همچنانکه پژوهش‌های پیشین و افکار عمومی بیان می‌نمایند شرکت‌ها و کارشناسان آلمانی این پل را ساخته‌اند؟ پژوهش حاضر با اتکا به اسناد به معرفی مراکزی ایرانی و کارشناسان خارجی غیر آلمانی که در ساخت پل قوچان مشارکت داشته‌اند، می‌پردازد.

روش پژوهش

در پژوهش حاضر تلاش شده است تا با بررسی و معرفی اسناد منتشرنشده موجود در آرشیو مرکز اسناد آستان قدس رضوی و سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران به روشی توصیفی-تحلیلی، روند ساخت پل بتنی قوسی قوچان بر روی رودخانه اترک موردبررسی قرار گیرد. به این منظور تعداد ۳۰۲ برگ سند مربوط به اسناد مالی، اداری، خرید مصالح و غیره از پل قوچان بررسی شد و از این میان به ۴۹ برگ سند استناد گردید. همچنین تعداد ۲۷۲ برگ سند مرتبط با این موضوع بررسی و مورد مطالعه قرار گرفت. تلاش شده است تا بر اساس اسناد وقایع موردنظر به ترتیب رویداد آن‌ها بیان گردد. همچنین از سایر منابع مکتوب و مصاحبه با افراد مطلع و تحقیقات میدانی نیز بهره برده شده است.

ضرورت احداث پلی بر روی رودخانه اترک

دیرزمانی از بنای شهر جدید قوچان نمی‌گذشت و آرام‌آرام کاروان‌های تجاری و بازرگانان از مناطق مختلف ایران به‌سوی شهر جدید می‌آمدند. قوچان در مسیر ارتباطی روسیه (از طریق شهر عشق‌آباد) با مشهد قرار داشت. تجارت و رفت و آمد با عشق‌آباد از طریق گمرک باجگیران صورت می‌گرفت. بخشی از کالاهای اروپایی از مسیر گمرک باجگیران وارد خراسان می‌گردید. خط سرویس حمل و نقل پستی بین قوچان و باجگیران نیز در ۱۲۹۷ش راه‌اندازی شده بود (ساکما، ۲۴۰/۴۸۹۴: ۳) و به‌واسطه آن نیز بین قوچان و باجگیران رفت و آمد مداوم انجام می‌گرفت. تردد به درگز نیز از این مسیر می‌گذشت و اقداماتی در مورد ساختمان راه و راه‌سازی درجز (درگز) انجام شده بود که تاریخ سند آن به ۱۳۱۳ش برمی‌گردد (ساکما، ۲۴۰/۵۸۶۳۸: ۴). حطیط در مورد آغاز بکار شرکت نخریسی و نساجی خسروی خراسان (بزرگ‌ترین کارخانه نخریسی در شرق ایران که در ۱۳۱۶ش در مشهد افتتاح شد) می‌نویسد: «مدتی بعد کلیه ماشین‌های سفارش داده‌شده از شرکت‌های مختلف اروپایی اندک‌اندک از راه روسیه و از مرز باجگیران وارد ایران شده و در کارخانه نصب گردیدند» (حطیط و همکاران، ۱۳۹۸). بنابراین بخشی از تکاپوی اقتصادی ایجادشده در قوچان ارتباط با جاده قوچان به عشق‌آباد داشت.

در آن زمان در چهار طرف قوچان دروازه‌هایی وجود داشت که در زمان اولین حکمران اعزامی از مرکز ایجاد شده بود (جابانی،۱۳۶۳: ۷۷؛ شاکری، ۱۳۶۵: ۹۷). موقعیت مکانی قوچان به‌گونه‌ای بود که به‌طور طبیعی بخش قابل‌توجهی از پیرامون شهر توسط مسیل‌هایی احاطه‌شده و شهر احیاناً نیازی به ساخت بارو نداشت (قصابیان: ۱۴۰۰/۰۱/۲۰). یکی از این دروازه‌ها در محل پل فعلی قرار داشت که محل اخذ عوارض (پته) از کاروان‌هایی بود که در این مسیر تردد داشتند زیرا کاروان‌های بسیاری به‌طور مداوم از شهرهای مختلف ازجمله کرمان، اصفهان، شیراز و یزد از طریق قوچان به شهر عشق‌آباد می‌رفتند (توحدی: ۱۳۹۹/۰۲/۰۲). بااین‌حال، عبور و مرور از رودخانه اترک برای کاروان‌ها و وسایل نقلیه در ایامی از سال بسیار دشوار و پردردسر بود. پل چوبی قدیمی (توحدی: ۱۳۹۹/۰۲/۰۲) نمی‌توانست

جوابگوی عبور و مرور کاروان‌ها و وسایل نقلیه مدرن باشد، یکی از نیازهای شهر جدید احداث پلی بر روی رودخانه اترک بود تا عبور و مرور از رودخانه را آسان‌تر نماید. بنابراین وجود پلی مناسب در آغاز این مسیر اهمیت زیادی داشت.

آغاز مطالعات و طراحی پل قوچان

در مهرماه ۱۳۱۷ش مهندس آلکساندر پولاک برای بررسی احداث ساختمان پلی بر روی رودخانه اترک و همچنین ساختمان‌های دیگر وارد شهر قوچان شد. اعزام پولاک به قوچان بنا به تقاضای فرمانداری قوچان از سوی آستان قدس صورت گرفت (ساکماق، ۱۰۲۴۰۸: ۱). طراحی و نظارت بر ساخت پل قوچان بر عهده مهندس پولاک گذاشته شد که در فاصله سال‌های ۱۳۱۷ تا ۱۳۱۹ش انجام گرفت. او تا آن زمان عهده‌دار مسئولیت طراحی و نظارت در پروژه‌های عمرانی متعددی در شهرداری مشهد بود. ازجمله پروژه‌های عمرانی که پولاک در آن‌ها نقش داشت تهیه نقشه تعدادی از پل‌ها و نظارت بر اجرای آن‌ها در مشهد ازجمله پل بتن‌آرمه جاده طرقبه، نظارت بر احداث پل‌هایی در خیابان سپه، خیابان نادری، پل سواره‌رو جلو بست علیا، پل راه ملک‌آباد و ...را می‌توان ذکر نمود. همچنین او بر کارهای عمرانی مقاطعه‌کاران شهرداری نظارت داشت (ساکما، ۲۹۳/۳۰۲۱۱: ۲۷۱). در عزیمت به قوچان پولاک کارهای مطالعاتی خود را برای احداث پلی بر روی رودخانه اترک انجام داد. او در آن زمان جوان ۳۵ ساله‌ای بود که تقریباً ۵ سال از اقامت وی در ایران می‌گذشت (نجف‌زاده، ۱۳۹۴: ۵۷۱). پولاک بر اساس مطالعات خود بر روی رودخانه اترک و سایر اطلاعاتی که از افراد محلی و مسئولین در قوچان به دست آورده بود باید پلی مناسب بر روی رودخانه در مسیر خروجی شمال شهر به سمت باجگیران، درگز و عشق‌آباد طراحی می‌نمود. یقیناً وضعیت رودخانه اترک که در ماه‌های پر بارش سال بخصوص در فصل بهار احتمال طغیان آن و وقوع سیلاب می‌رفت نیز موردتوجه او قرار داشت. به‌طور یقین پولاک از سرمای زودرس قوچان که به‌زودی فرا می‌رسید نیز موضوعاتی شنیده بود که می‌توانست شرایط را برای نیروی کار و همچنین برای سازه او دشوار نماید. تهیه نقشه و طراحی پل قوچان در اواخر دی‌ماه پایان‌یافته بود و پولاک پلی از نوع بتنی قوسی را بر روی رودخانه اترک طراحی نمود که نظیر آن را لااقل تا آن زمان در خراسان انجام نداده بود. او تا بهار سال بعد فرصت داشت تا مقدمات انجام پروژه خود را فراهم آورد.

مهندس الکساندر پولاک طراح و ناظر پل قوچان و ناج کالمان متخصص پروژه‌های بتن آرمه

مهندس الکساندر پولاک اهل کشور رومانی بود که در ایران به استخدام وزارت داخله درآمد. او در ۱۳۱۶ش از سوی وزارت مذکور به شهرداری مشهد فرستاده شد. پولاک در مشهد با شهرداری، آستان قدس و شرکت نخریسی و نساجی خسروی همکاری داشت و یکی از مهندسانی بود که نقش مهمی در فعالیت‌های عمرانی و ساختمانی این شهر ایفا نمود. ازآنجایی‌که پولاک مهندس وزارت داخله بود بر سایر اقدامات عمرانی استان خراسان نیز نظارت می‌کرد. همکاری او با اداره آستان قدس از سال ۱۳۱۶ش شروع گردید. او به‌عنوان مهندس اداره ساختمان آستان قدس از فعالیت‌های عمرانی آن اداره بازدید می‌کرد و نامه‌های زیادی با امضای وی از سوی اداره ساختمانی آستان قدس صادر شده است (نجف‌زاده، ۱۳۹۴: ۵۷۲-۵۷۱). همکاری پولاک با شرکت نخریسی از دی‌ماه ۱۳۱۶ش آغاز گردید و بیشتر نقش نظارتی بر پیمانکارانی را داشت که در شرکت کار اجرایی می‌کردند (همان: ۵۷۸). شرکت نخریسی و نساجی خسروی خراسان که درواقع بزرگ‌ترین کارخانه نخریسی شرق ایران نیز بود در سال ۱۳۱۶ش راه‌اندازی گردید و تأثیرات زیادی در وضعیت اقتصادی-اجتماعی مشهد در آن سال‌ها داشت (حطیط و همکاران، ۱۳۹۸: ۳۷).

پولاک فردی پرتلاش و دقیقی بود و به همین دلیل پروژه‌های متعددی را در شهرداری مشهد، آستان قدس و شرکت نخریسی به او محول می‌نمودند. روشن شهردار مشهد در نامه‌ای به استاندار خراسان در مورد او چنین می‌نویسد: «لازم است به استحضار برساند که شهرداری مشهد از طرز خدمت و جدیت پولاک نهایت راضی است، زیرا مشارالیه حتی ساعات شب، راحتی خود را مصروف انجام امور اداری می‌نماید و فوق‌العاده به کارهای شهرداری علاقمند است، بنابراین تصدیق خواهند فرمود که حتی‌المقدور باید موجبات رضایت او را خاصه در امر حقوق او فراهم نمود» (نجف‌زاده، ۱۳۹۴: ۵۷۶). ناج کالمان ازجمله متخصصان ساختمانی

اهل مجارستان بود که به‌صورت مقاطعه‌کاری در زمینه بتن‌آرمه فعالیت می‌کرد و با شهرداری مشهد، آستان قدس و کارخانه نخریسی خسروی قراردادهایی در زمینه ساخت بتن‌آرمه و فونداسیون داشت (نجف‌زاده، ۱۳۹۴: ۵۹۷ و ساکما، ۲۹۳/۳۰۲۱۱: ۲۵۰). او به‌عنوان متخصصی باتجربه در زمینه احداث سازه‌های بتنی شهرت داشت و عملیات آرماتوربندی و بتن‌ریزی پل قوچان زیر نظر او انجام گرفت. ازجمله فعالیت‌های کالمان بتن‌ریزی عمارت و استخر کوهسنگی بود. همچنین او قراردادهای متعددی با کارخانه نخریسی خسروی به امضاء رساند و در زمانی که این کارخانه در حال ساخت بود، چندین کار بتن‌ریزی برای آن انجام داد. کالمان قرارداد دیگری در ۱۳۱۸ش با شرکت نخریسی برای ساخت فوندامنت توربین و ژنراتور به امضا رساند. او با تخصص خود در زمینه بتن‌آرمه بااینکه در مشهد به استخدام هیچ اداره‌ای درنیامد و به‌طور آزاد و قراردادی کار می‌کرد، ولی حرفه‌ای مهم و مؤثر داشت و زیربنای برخی کارهای ساختمانی بزرگ را ساخت (نجف‌زاده، ۱۳۹۴: ۶۰۳). پولاک و کالمان دو کارشناس خارجی بودند که در ساخت پل قوچان شرکت داشتند.

مصالح موردنیاز برای احداث پل

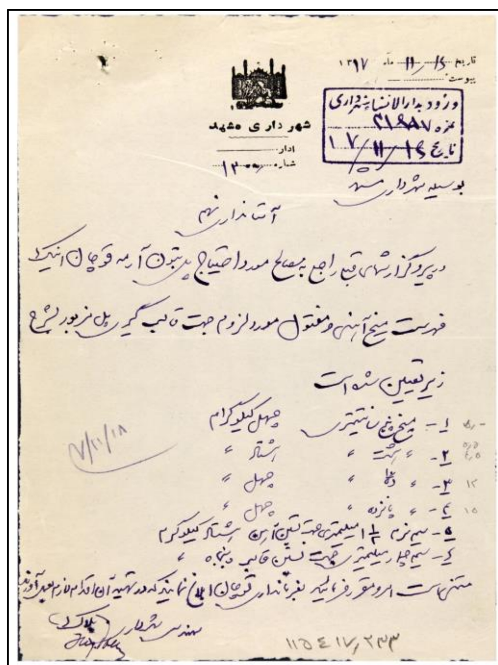
مهندس جوان مشغول به فعالیت شد و حالا نوبت آن بود تا مقدار مصالح موردنیاز برای ساخت پل را مطابق با نقشه‌ای که طراحی نموده محاسبه نماید. او برای سازه موردنظرش مقدار ۱۷۵۰۰ کیلوگرم میلگرد سایز ۳۶، ۳۰۰۰ کیلوگرم میلگرد سایز ۳۲، ۷۰۰۰ کیلوگرم میلگرد سایز ۱۸، ۲۸۰۰ کیلوگرم میلگرد سایز ۱۲، ۱۹۰۰ کیلوگرم میلگرد سایز ۱۰ و ۲۵۰۰ کیلوگرم میلگرد سایز ۹ را نیاز داشت که طی نامه‌ای در دوم بهمن به اطلاع استانداری نهم رساند. او در این نامه نوشت: «محترماً بازگشت بمرقومه شماره ۱۸۱۰۹ تاریخ ۱۷/۱۱/۱ آهن‌آلات طرف احتیاج پل جدید قوچان را بشرح پایین بعرض مبارک می‌رساند». سپس اقلام موردنیاز بالا را ذکر نموده و در ذیل نامه تأکید می‌نماید: «در خاتمه مستدعی است مقرر فرمایند آهن ۳۶ را فعلاً بقوچان حمل ننمایند چون باید قبلاً یکنوع کارهایی که مورد لزوم است درباره آن‌ها شده و بعداً حمل شود. مهندس آستان قدس-پولاک» (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۲۴۰) (تصویر ۱). او در این نامه از عنوان «پل جدید قوچان» یاد می‌نماید که نشان می‌دهد قبلاً پل دیگری در این محل وجود داشته است. ظاهراً پلی چوبی از سال‌ها قبل در این مکان مورد استفاده بوده است (توحدی: ۱۳۹۹/۰۲/۰۲). بنابراین نیاز به احداث پلی مستحکم و مهندسی ساز بود تا وسایل نقلیه جدید و بارهای سنگینی که بین قوچان و عشق‌آباد حمل می‌شدند بتوانند به‌راحتی از روی آن عبور نمایند.

تصویر۱ : لیست آهن‌آلات درخواستی پولاک برای ساخت پل جدید قوچان (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۲۴۰)

ده روز بعد نخستین محموله میلگردها به قوچان ارسال گردید که تنها شامل بخشی از میلگردهای مورد تقاضای پولاک بود. حسابدار شهرداری قوچان در نامه‌ای به تاریخ ۱۳۱۷/۱۱/۱۲ چنین می‌نویسد: «[...] آهن‌های مشروحه زیر حسب‌الامر جناب استاندار نهم برای ساختمان پل بتونی رودخانه اترک در قوچان تحویل شده است: آهن ۳۲ میلی‌متری ۳۰۲۹/۶۰۰ کیلوگرم و آهن ۱۸ میلی‌متری ۷۰۳۵/۲۰۰ کیلوگرم»(ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۲۳۷). در پانزدهم بهمن‌ماه گزارشی خطاب به ریاست اداره حسابداری آستان قدس به تحویل میلگردها به فرمانداری قوچان اشاره می‌نماید: «ریاست اداره حسابداری آستان قدس، بعرض می‌رساند در سرویس قبل که سه دستگاه کامیون املاک به باجگیران می‌رفت خود بنده هم همراه بودم ده تن و شصت‌وچهار کیلو و هشتصد گرم آهن نمره ۳۲ و ۱۸ به فرمانداری قوچان تحویل، رسید آن حتماً تقدیم می‌گردد. بقیه آهن‌آلات قوچان

که شش تن و نهصد و سی پنج کیلو و دویست گرم است امروز به‌وسیله کامیون‌ها حمل و در مراجعت رسید آن توسط رانندگان تقدیم می‌گردد» (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۲۳۶).

پولاک می‌دانست برای آغاز عملیات ساخت پل باید تا فروکش سرمای قوچان و گرم شدن هوا در بهار سال بعد منتظر بماند. بنابراین فرصت کافی برای انجام کارهای تدارکاتی لازم برای پل را داشت. در اواسط بهمن‌ماه نامه‌ای به شهرداری مشهد نوشته و اقلام موردنیاز برای قالب‌گیری پل بتن‌آرمه قوچان شامل انواع میخ در اندازه‌های ۵، ۸، ۱۰ و ۱۵ سانتی‌متری جمعاً به وزن ۲۰۰ کیلوگرم و انواع سیم مفتول به قطر ۱,۵ و ۴ میلی‌متری جمعاً به وزن ۱۳۰ کیلوگرم را اعلام نموده تا توسط فرمانداری قوچان تهیه گردد، او این نامه را با عنوان مهندس شهرداری- پولاک امضا می‌نماید (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۲۳۳) (تصویر ۲). چهار روز بعد میخ‌های موردنیاز برای قالب‌گیری پل به تعداد ۱۰ جعبه (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۲۲۸) و به دنبال آن مقدار ۵۰ کیلوگرم سیم مفتول از شرکت سهامی تجارتی خراسان توسط اداره املاک اختصاصی خریداری می‌گردد (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۲۲۹). اندک زمانی بعد حسابدار شهرداری قوچان از تحویل مقدار ۶۹۷۴/۴۰۰ کیلوگرم آهن خریداری‌شده جهت ساختمان پل بتونی رودخانه اترک به شهرداری قوچان خبر می‌دهد (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۲۲۳). در نامه‌ای دیگر به تاریخ همین روز به تهیه میخ‌ها و سیم مفتول‌های موردنیاز اشاره می‌گردد: «ریاست محترم کارپردازی آستان قدس. بعرض می‌رساند حسب‌الامر از شرکت تجارتی خراسان دو جعبه میخ و پنجاه کیلو سیم برای قوچان به اینجانب حسن معصومی تحویل گردیده است، برای اطلاع عرض شد. امضا حسن معصومی» (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۲۲۷).


شهرداری مشهد
تاریخ ۱۵/۱۱/۱۳۱۷
ورود به دارالانشاء استانداری
نمره ۲۱۸۸۷
تاریخ ۱۷/۱۱/۱۴
بوسیله شهرداری مشهد
آستانداری نهم
در پیرو گزارشهای قبل راجع به مصالح مورد احتیاج پل بتن آرمه قوچان اینک فهرست میخ آهنی و مفتول مورد لزوم جهت قالب گیری پل مزبور شرح زیر تعیین شده است
۱- میخ پنج سانتیمتری چهل کیلوگرام
۲- « هشت « هشتاد «
۳- « ده « چهل «
۴- « پانزده « چهل «
۵- سیم نرم ۱½ میلیمتری جهت بستن آهن هشتاد کیلوگرم
۶- سیم چهار میلیمتری جهت بستن قالب پنجاه «
متمنی است امر و مقرر فرمائید بفرمانداری قوچان ابلاغ نمایند که در تهیه آن اقدام لازم بعمل آورند
مهندس شهرداری پولاک
۱۱۵۴۱۷/۲۳۳

تصویر ۲: تقاضای اقلام مورد نیاز برای قالب‌گیری پل بتن آرمه قوچان (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۲۳۳)

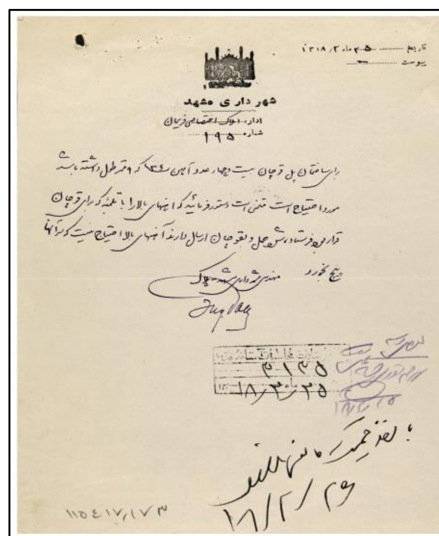
در آن زمان کارگاه‌های فنی و صنعتی قابل‌توجهی در شهر قوچان وجود نداشت. کارگاه‌های موجود به فعالیت‌هایی نظیر آهنگری، مسگری، سراجی، چرم، باسمه‌کاری و غیره (جابانی، بی‌تا: ۵۰) به روش سنتی و در حد رفع نیازهای زندگی مردم می‌پرداختند. پولاک از این موضوع آگاهی داشت و به همین دلیل درخواست نموده بود تا میلگردهای سایز ۳۶ را فعلاً به قوچان ارسال ننمایند تا در مشهد آن‌ها را آماده‌سازی نماید. او در ابتدای اسفندماه در جستجوی کارگاهی مناسب برای این کار بود، اما در آن زمان یافتن چنین مکانی مجهز حتی در مشهد هم کار چندان راحتی نبود و برای این منظور جستجوی زیادی را انجام داد. بالاخره در اسفندماه به این نتیجه رسید که دستگاه‌های موجود در شرکت نخریسی مشهد بهترین گزینه برای هدف او می‌باشند، لذا به سراغ مهندس شرکت نخریسی ویلیام فن فوکس رفت و توانست رضایت او را در این مورد جلب نماید (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۲۲۰). بعد از چندی میلگردهای سایز ۳۶ میلی‌متری به شرکت نخریسی تحویل داده شد تا دو سر آن‌ها مطابق نظر پولاک پیچ و مهره گردند و اجرت آن نیز تعیین گردید (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۲۰۷، ۲۰۵). برای ساخت مهره‌های موردنظر از سوی کارپردازی آستان قدس سه عدد

میلگرد سایز ۷۰ میلی‌متری به طول حدود ۸ متر تحویل مهندس فوکس شد (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۱۳۲). ویلیام فن فوکس نیز ازجمله مهندسین مجارستانی بود که در شرکت نخریسی کار می‌نمود (نجف‌زاده، ۱۳۹۴: ۵۷۸). فتیله‌ها آخرین مورد از اقلام درخواستی پولاک برای پل قوچان بودند که در پایان سال از شرکت ایتالیایی ایمپرزیت خریداری شد (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۱۸۸). در آن زمان برای اینکه در داخل قالب بتن حالت پخی ایجاد شده و بتن گوشه‌های تیز و شکننده پیدا نکند نوارهای مثلثی شکلی بنام فتیله را در گوشه‌های قالب بتن نصب می‌کردند.

ظاهراً پولاک هنوز هم عجله‌ای برای شروع عملیات ساخت پل نداشت و تنها کارهای تدارکاتی آن را به‌آرامی انجام می‌داد، زیرا از یکسو مشغول انجام پروژه‌هایی در شهرداری مشهد، آستان قدس و شرکت نخریسی بود و از سوی دیگر می‌دانست که زمستان‌های قوچان باوجود سرمای شدید زمان مناسبی برای آغاز فعالیت ساخت پل نیست و باید منتظر بهتر شدن آب‌وهوا در بهار سال بعد باشد. در چهاردهم اسفندماه استاندار استان نهم در نامه‌ای به اداره دارایی استان چنین می‌نویسد: «بطوریکه فرمانداری قوچان ضمن نامه شماره ۷۲۱۲ اشعار داشته دارایی برای خرید آهن‌آلات مبلغ سی هزار ریال بابت موجودی صندوق شهرداری به آن اداره حواله کرده که رونوشت حواله نیز به استانداری رسیده است. قدغن فرمایید مبلغ مذکور را به اداره کارپردازی املاک اختصاصی (با استحضار اداره حسابداری آستان قدس) پرداخت‌نموده نتیجه را به استحضار استانداری برسانند. رونوشت به پاسخ نامه شماره ۱۹۶۵۱ اداره حسابداری آستان قدس ارسال می‌شود» (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۲۱۰). یک روز بعد پیشکار دارایی استان نهم نامه مذکور را پاسخ می‌دهد: «پاسخ نامه ۲۰۰۷۵ مبلغ سی هزار ریال وجه واصله از قوچان بابت موجودی شهرداری جهت خرید آهن‌آلات بموجب سند هزینه صادره باداره حسابداری آستان قدس تادیه شد، قدغن فرمایند آهن‌آلات موردتقاضا را با نظر ناظر هزینه طبق مقررات خریداری و اسناد آن را به قوچان ارسال دارند» (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۲۰۰). در آغاز سال جدید فرمانداری قوچان در نامه‌ای مقادیر پرداخت‌های آن اداره را به آستان قدس مشخص می‌نماید. این پرداخت‌ها بابت خرید آهن‌آلات لازم برای پل قوچان توسط آستان قدس بوده است: «نایب تولیت عظمی. عطف بمرقومه شماره ۲۰۳۴۱ موضوع حساب آهن‌آلات خریداری‌شده جهت ساختمان پل قوچان معروض می‌دارد علاوه بر ۵۰۰۰ ریال که وصول آن را مرقوم فرموده‌اند مبلغ ۷۵۰۰ ریال وجه نقد بشماره ۸۰۵۶ تقدیم و در صورتیکه ۲۰۰۰۰ ریال اخیر که به شماره ۷۹۵۳ تقدیم گردیده وصول‌شده مستدعی است دستور فرمایند صورتحساب قطعی آهن‌آلات را در ۳ برگ تهیه و ارسال فرمایند که به هزینه منظور و حساب‌های شهرداری تصفیه گردد و شمه آن نیز تقدیم شود. فرماندار قوچان حاتمی»(ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۱۸۲). شهردار قوچان نیز در این زمان محمد مودبی عراقی بوده است (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۱۱۶).

بهار ۱۳۱۸ش و آغاز عملیات ساخت پل

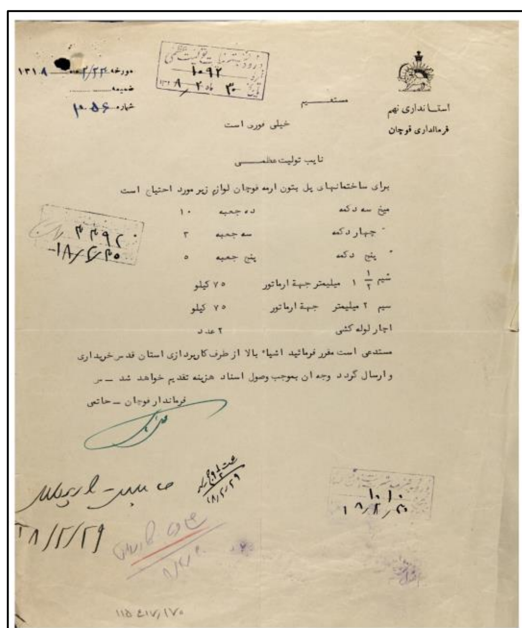
با فرارسیدن بهار ۱۳۱۸ش آرام‌آرام سرمای خشن زمستان سال قبل جای خود را به هوای دل‌انگیز و لطیف بهاری قوچان می‌داد. مدت‌ها بود که مردم و مسئولین قوچان منتظر ساخت پلی بر روی رودخانه اترک بودند و آغاز بهار نویدبخش شروع عملیات احداث آن بود. با مساعد شدن وضع هوا پولاک می‌دانست که باید به‌زودی دست بکار شده و عملیات ساخت پل را آغاز نماید. تعداد ۲۴۳ عدد از میلگردهای سایز ۳۶ که قرار بود در کارگاه شرکت نخریسی دو سر آن‌ها رزوه شده تا قابلیت پیچ و مهره شدن داشته باشند آماده گردیدند (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۱۸۱). تا اواسط اردیبهشت‌ماه ۱۳۱۸ش مقدار ۳۶ تن آهن میلگرد و متعاقباً تلمبه آبی نیز که پولاک آن را تقاضا داده بود به قوچان ارسال گردید (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۱۷۵). پولاک در نامه خود تقاضای یک عدد تلمبه نموده بود (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۱۷۳) (تصویر ۳) حال‌آنکه در سایر نامه‌ها تلمبه آب ذکرشده و دقیقاً مشخص نیست منظور پولاک تلمبه آب بوده و یا تلمبه‌ای که در تهیه بتن به‌کار می‌رفته است.



تصویر ۳: تقاضای پولاک برای ارسال آهن و یک عدد تلمبه به قوچان (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۱۷۳)

همانطوری که پیشتر اشاره شد ارسال میلگردهای پل در اوایل بهمن‌ماه سال قبل به قوچان و خرید اقلامی مانند میخ، سیم مفتول و فتیله موردنیاز برای قالب‌بندی بتن پل در ماه‌های پایانی بهمن و اسفند سال قبل انجام گرفت، اما با توجه به ارسال بقیه لوازم موردنیاز- که در سطور بعدی به آن‌ها اشاره می‌گردد- در اردیبهشت‌ماه به قوچان و از سوی دیگر سرمای قوچان احتمالاً عملیات ساخت پل از اواخر فروردین و یا از اردیبهشت ۱۳۱۸ش آغاز شده است. بااین‌حال، مشخص نیست با آغاز عملیات احداث پل وضعیت تردد عابران و خودروها از عرض رودخانه اترک چگونه بوده است و احتمالاً از مسیر انحرافی صورت می‌گرفته است.

فرماندار قوچان طی نامه‌ای به آستان قدس در تاریخ ۱۳۱۸/۲/۲۳می‌نویسد: «نایب تولیت عظمی. برای ساختمان پل بتن‌آرمه قوچان لوازم زیر مورد احتیاج است [...]» و در ادامه نامه لیستی از انواع میخ‌های سه دکمه، چهار دکمه و پنج دکمه به مقدار ۱۸ جعبه و همچنین انواع سیم مفتول به وزن ۱۵۰ کیلوگرم به همراه ۲ عدد آچار لوله‌کشی ذکر می‌نماید. وی در خاتمه اضافه می‌نماید: «[...] مستدعی است مقرر فرمایید اشیاء بالا از طرف کارپردازی آستان قدس خریداری و ارسال گردد و وجه آن بموجب وصول اسناد هزینه تقدیم خواهد شد» (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۱۷۰) (تصویر ۴). دو روز بعد پولاک طی نامه‌ای تقاضای ارسال تعداد ۲۴ عدد میلگرد با سایز ۳۶ میلی‌متر و به طول ۹ متر را نموده و تأکید می‌کند نیازی نیست تا سر میلگردها پیچ و مهره شود. امضا مهندس شهرداری مشهد-پولاک (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۱۷۳). ازآنجایی‌که پولاک هم مهندس شهرداری مشهد و هم آستان قدس بود بنابراین نامه‌های اداری مربوط به شهرداری مشهد و آستان قدس را با عناوین «مهندس شهرداری مشهد-پولاک» و «مهندس آستان قدس-پولاک» امضا می‌نمود. در اواخر اردیبهشت شرکت نخریسی ۵۰ عدد از مهره‌های بزرگ پل را آماده تحویل نمود و تا نیمه اول خرداد نیز تعداد ۶۰ عدد مهره دیگر آماده گردید (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۱٦۸و ۱۵۳). وزن هرکدام از مهره‌ها بالغبر ۱/۵ کیلوگرم بوده است (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۱۳۸) (تصویر ۵). متصدی پل در قوچان ناج کالمان بود (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۱۲۴) که درواقع سرپرستی گروه و مسئولیت کارها در قوچان بر عهده او بود. او سابقه همکاری با پولاک را در انجام پروژه‌های عمرانی شهرداری مشهد نیز داشت.


استانداری نهم
فرمانداری قوچان

مورخه ۱۳۱۸/۲/۲۳
ضمیمه
شماره ۱۰۵۶

مستقیم
خیلی فوری است

نایب تولیت عظمی

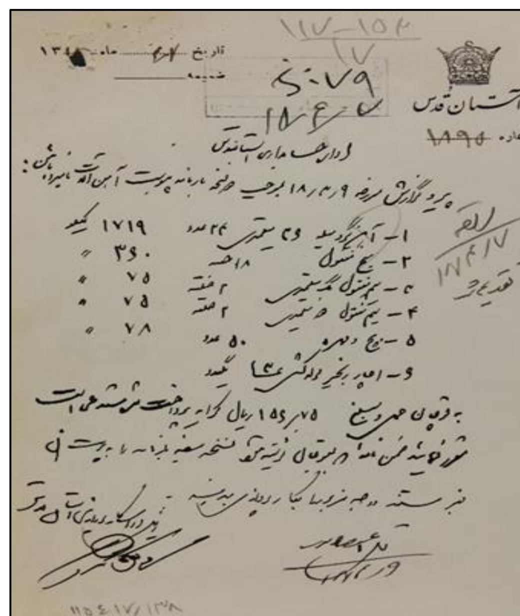
برای ساختمانهای پل بتون ارمه قوچان لوازم زیر مورد احتیاج است

میخ سه دکمه	ده جعبه	۱۰
« چهار دکمه	سه جعبه	۳
« پنج دکمه	پنج جعبه	۵
سیم ۱ ۱/۲ میلیمتر جهة ارماتور		۷۵ کیلو
سیم ۲ میلیمتر جهة ارماتور		۷۵ کیلو
اچار لوله کشی		۲ عدد

مستدعی است مقرر فرمائید اشیاء بالا از طرف کارپردازی استان قدس خریداری وارسال گردد وجه ان بموجب وصول اسناد هزینه تقدیم خواهد شد

فرماندار قوچان ــ حاتمی

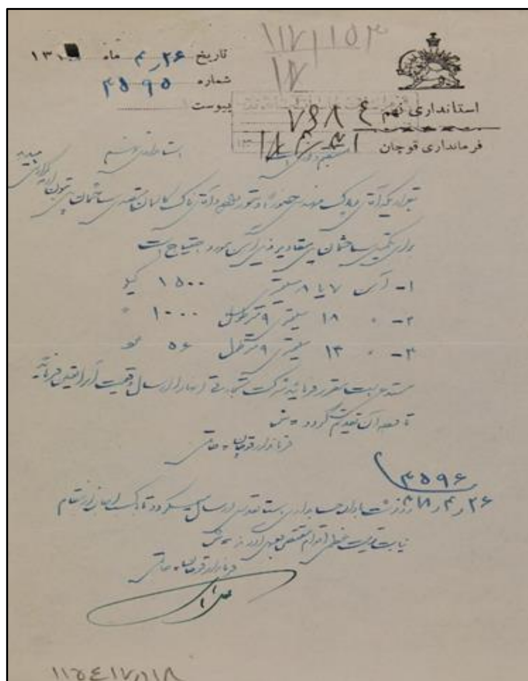
تصویر ۴: تقاضای فرماندار قوچان نسبت به خریداری انواع میخ و سیم مفتول برای پل قوچان (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۱۷۰)


آستان قدس
اداره حسابداری آستان قدس

تصویر ۵: لیست آهن‌آلات از جمله میلگرد، سیم مفتول و پیچ و مهره ارسالی به قوچان (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۱۳۸)

عملیات آرماتوربندی پل در خردادماه ادامه داشت و در اوایل تیرماه حاتمی فرماندار قوچان طی نامه‌ای با قید «خیلی فوری است» به اداره حسابداری آستان قدس اعلام نمود از پیچ و مهره‌هایی که توسط شرکت نخریسی ساخته‌شده تاکنون ۱۱۰ عدد آن‌ها دریافت شده و تقاضای ارسال فوری ۱۴۰ عدد دیگر از آن‌ها را نمود که برای تکمیل آرماتور قوس‌های پل قوچان موردنیاز بود و یادآور شده آرماتور قوس‌های پل باید ظرف یک هفته تکمیل و آماده بتن‌ریزی گردد (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۲). چهار روز بعد ۵۰ عدد پیچ و مهره به وزن ۷۸ کیلوگرم به همراه اقلامی از قبیل میلگرد ۳۶ میلی‌متری به وزن ۱۷۱۹ کیلوگرم، سیم مفتول به وزن ۵۱۰ کیلوگرم و آچار لوله‌کشی به تعداد ۳ عدد توسط کارپردازی آستان قدس به قوچان ارسال می‌گردد (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۱۳۸). با پایان آرماتوربندی پل نوبت به ارسال سیمان به قوچان بود تا عملیات بتن‌ریزی پل آغاز گردد. در دوازدهم تیرماه نخستین محموله سیمان به وزن ۱۰ تن و متعاقباً ۱۰ روز بعد ۳۰ تن سیمان دیگر به قوچان ارسال گردید (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۱۱۰).

اگرچه پولاک سرگرم نظارت بر پروژه‌های خود در مشهد بود اما نظارت بر ساخت پل قوچان را نیز موردتوجه داشت و با کالمان که امور ساخت پل را در قوچان پیش می‌برد در ارتباط بود. ظاهراً مواقعی که کالمان در قوچان حضور داشت در ساختمانی آجری متعلق به بانک ملی واقع در روبروی باغ ملی (محل فعلی پاساژ رحیم) بسر می‌برد (حبیب نیا: ۱۳۹۷/۹/۱۵). این ساختمان در زمان حمله متفقین به ایران و اشغال قوچان مورد استفاده ارتش شوروی قرار گرفت و زمانی هم کانون فرهنگی ایران و شوروی بود (قائمی: ۱۳۹۸/۸/۹). پولاک در اواخر تیرماه به قوچان آمد و از پل در حال احداث بازدید نمود. او می‌دانست که کالمان به‌عنوان متصدی پل فرد باتجربه‌ای بوده که در زمینه سازه‌های بتنی تخصص خوبی دارد و در غیاب او کارهای پل را به‌خوبی پیش می‌برد. به‌اتفاق کالمان پیشرفت کارهای پل را بررسی نموده و اقلام موردنیاز برای ادامه کار را مشخص نمودند. بر اساس نظر آن‌ها فرماندار قوچان در نامه‌ای به حسابداری آستان قدس لیست موردنظر پولاک و کالمان را شامل انواع میلگرد سایز ۷ یا ۸ و همچنین ۱۸ میلی‌متری جمعاً به وزن ۲۵۰۰ کیلوگرم و ۵۶ شاخه میلگرد ۱۴ میلی‌متری به طول ۹ متر را تقاضا نمود. فرماندار قوچان در پایان نامه می‌نویسد: «مستدعی است مقرر فرمایید شرکت تجارتی آن‌ها را ارسال و قیمت آن را تعیین فرمایید تا وجه آن تقدیم گردد» (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۱۱۸) (تصویر ۶).


تاریخ
شماره
پیوست
استانداری نهم
فرمانداری قوچان

تصویر ۶: آهن‌آلات مورد نیاز برای ادامه ساخت پل بتن آرمه قوچان مطابق نظر پولاک و کالمان (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۱۱۸)

در اوایل مردادماه ۱۰ تن سیمان دیگر به قوچان ارسال گردید (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۱۱۰) تا اواخر مردادماه پولاک همچنان سرگرم نظارت بر روند آرماتوربندی پل قوچان بود و در ادامه تعداد ٦۰ عدد میلگرد سایز ۲۴ میلی‌متری به طول ۹ متر را سفارش داد (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۹۴).

در شهریورماه ۱۳۱۸ش کار احداث پل قوچان با بتن‌ریزی ادامه داشت و در چندین نوبت محموله‌های سیمان به قوچان ارسال گردید. کالمان که یکی از بهترین متخصصان بتن در زمان خود شمرده می‌شد با دقت تمام عملیات بتن‌ریزی پل قوچان را زیر نظر داشت. او با روش‌های علمی تهیه بتن به‌خوبی آشنایی داشت و شخصاً بر مراحل تهیه بتن توسط کارگران نظارت می‌کرد. در اوایل شهریور فرماندار قوچان در نامه‌ای به تقی نیا نماینده اداره املاک اختصاصی چنین می‌نویسد: «تعداد ۲٦۰ بسته سیمان که معادل ۱۳۰۰۰ کیلوگرم است بموجب بارنامه شماره ۲۳۲۴ جهت ساختمان پل بتون‌آرمه حمل شده در قوچان به‌وسیله گاراژ آذربایجان تحویل گردید. رونوشت جهت استحضار نایب تولیت عظمی تقدیم می‌گردد» (ساکماق، ۱۱۳۳۱۵: ۲۷). تا دوازدهم شهریور مجموعاً مقدار ۹۲ تن سیمان به قیمت هر تن ۱۰۵۰ ریال توسط آستان قدس به قوچان ارسال گردید (ساکماق، ۱۱۳۳۱۵: ۲٦). بخشی از این سیمان به مصرف پروژه‌های دیگر ازجمله بیمارستان قوچان که در حال احداث بود می‌رسید (ساکماق، ۱۱۳۳۱۵: ۱۷).

کار ساخت پل رو به اتمام بود، اما در اوایل مرداد فرماندار قوچان به اداره حسابداری آستان قدس رضوی اطلاع داد که «[...] اعتبار پل قوچان به اتمام رسیده است لذا فرمانداری قوچان در پرداخت بقیه بدهی تأخیر داشته و اضافه می‌نماید پس از وصول اعتبار جدید بلافاصله کلیه طلب آستان قدس پرداخت خواهد شد» (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۷۴). در دوم مهرماه ۱۳۱۸ش اداره حسابداری آستان قدس نامه‌ای به فرمانداری قوچان ارسال نموده و طی آن وصول ۷۵۰۰۰ ریال وجوه ارسالی از سوی اداره دارایی استان نهم در سه نوبت اعلام گردید. پرداخت این وجوه مربوط به ۲۵۵۷۴ ریال بهای ۹۲ تن سیمان، ۱۷۰۸۱ ریال و ۴۵ دینار مربوط به بهای آهن‌آلات و مبلغ ۳۴۱۹۴ ریال و ۳۰ دینار بهای ۵ تن آهن سفید است. دو قلم اول این پرداخت‌ها مربوط به پل قوچان است. در پایان مبلغ بدهی فرمانداری قوچان تا آن تاریخ به میزان ۱۸۴۹ ریال و ۷۵ دینار تعیین می‌گردد (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۵۵).

همکاری فرمانداری قوچان و آستان قدس رضوی

برخلاف تصورات رایج که ساخت پل اترک را به شرکت‌های آلمانی نسبت می‌دهند، اما تاکنون هیچ سندی در این ارتباط منتشر نشده است. مطابق اسنادی که در این مقاله به آن‌ها اشاره گردیده در ساخت پل اترک فرمانداری قوچان و آستان قدس نقش اصلی را داشته‌اند. کلیه خریدهای لازم اعم از انواع آهن‌آلات، سیمان و غیره موردنیاز برای ساخت پل قوچان توسط کارپردازی آستان قدس انجام‌گرفته و سپس بهای آن‌ها از سوی فرمانداری قوچان به اداره حسابداری آستان قدس پرداخت گردیده است، اما متن قرارداد بین ادارات ذیربط در این رابطه به دست نیامد تا بر اساس آن جزئیات تعهدات هرکدام از طرفین مشخص گردد. ولی به نظر می‌آید در پروژه ساخت پل اترک فرمانداری قوچان کارفرما و آستان قدس پیمانکار آن باشند. شهرداری مشهد و استانداری نهم نیز با این موضوع ارتباط مستقیم دارند. برخی از خریدها و خدمات حمل و نقل توسط اداره املاک اختصاصی فریمان انجام‌گرفته که پرداخت‌های مالی به اداره مذکور توسط آستان قدس رضوی و یا با استحضار آن صورت می‌گرفته است.

روایت‌هایی از ساخت پل

برخی از شاهدان عینی که در آن روزگار ساخت پل قوچان را از نزدیک دیده‌اند، چنین ذکر می‌کنند: «در آن سال‌ها پدرم زیاد به تماشای عملیات ساخت پل می‌رفت و من نیز که کودک خردسالی بودم چندین بار همراه ایشان می‌رفتم و از نزدیک نظاره‌گر ساختن پل می‌شدم» (قائمی: ۱۳۹۸/۸/۹). کارگران و سایر نیروهای موردنیاز برای ساخت پل اکثراً از ساکنین محلی قوچان بودند و داستان‌های زیادی را از نظارت دقیق و سختگیری‌های مهندسین و متصدیان پل بر عملکرد کارگران تعریف نموده‌اند. یکی از این داستان‌ها که زیاد نقل می‌شود در رابطه با شستن دقیق ماسه‌ها برای تهیه بتن است. نقل می‌کنند مهندس پل برای اینکه معیار شستشوی دقیق و مطلوب ماسه‌ها را برای تهیه بتن به کارگران نشان دهد، هر از چند گاهی ماسه‌های شسته شده توسط کارگران

را داخل بطری شیشه‌ای محتوی آب زلالی ریخته و بطری را تکان می‌داد و اگر آب داخل بطری کدر می‌شد لازم بود تا ماسه‌ها دوباره شسته شوند و گاهی کارگران مجبور بودند چندین بار شستشوی ماسه‌ها را تکرار نمایند. این داستان خواه واقعی باشد و یا ساخته ذهن افرادی که از نزدیک با کالمان و پولاک سروکار داشتند درواقع اشاره به نظارت مداوم آن‌ها بر ساخت دقیق بتن و همچنین نظارت بر کارگران در حین کار دارد. در بررسی اسناد نامی از شرکت‌ها و یا مهندسان آلمانی در ارتباط با پل قوچان به دست نیامد، اما ازآنجایی‌که کالمان در زمان احداث پل در قوچان بسر می‌برد و مدت زیادی با کارگران و مردم قوچان سروکار داشت این احتمال وجود دارد که تشابه ظاهری تلفظ نام «کالمان» با نام کشور «آلمان» سبب گردیده تا نام کالمان به آلمان (که تلفظ آن راحت‌تر و آشناتر برای کارگران و مردم آن روزگار قوچان بود) تبدیل شده و تصور ساخت پل توسط کشور آلمان نیز از همین مسئله ناشی شده باشد. البته در مورد کارخانه بوجاری قوچان (سیلوی قدیم جنب اداره دارایی) که در سال ۱۳۱۸ ساخته‌شده نیز همین تصور وجود دارد که توسط آلمانی‌ها ساخته شده است در صورتیکه ساختمان آن توسط شرکتی ایتالیایی بنا گردیده و تجهیزات کارخانه متعلق به شرکتی آلمانی است[۱] (ساکما، ۲۴۰/۳۶۹۶۱: ۸۰، ۶۴). مسئولیت کارگران محلی که در ساختن پل فعالیت داشتند بر عهده مرحوم علی حبیب نیا میلانی بود (جابانی: ۱۳۹۴/۰۴/۱۰). حبیب‌نیا (۱۳۴۰-۱۲۵۴ش) اصالتاً اهل تبریز بود و در جوانی به قوچان مهاجرت کرده بود (حبیب‌نیا: ۱۳۹۷/۹/۱۵) (تصویر ۷). عملیات ساخت پل و رفت و آمد کامیون‌های حمل آهن‌آلات و سیمان به قوچان برای ساکنین شهر -که در آن زمان اتومبیل و کامیون در قوچان بسیار اندک بود- تازگی داشت. با طنین‌انداز شدن صدای موتور کامیون‌هایی که وارد شهر می‌شدند بلافاصله عده زیادی با کنجکاوی در حاشیه خیابان به تماشا می‌ایستادند و برخی از کودکان هم با خوشحالی به دنبال کامیون‌ها می‌دویدند.



تصویر ۷: علی حبیب‌نیا میلانی. نظارت بر کارگران محلی که در ساخت پل مشارکت داشتند با وی بود.

پایان ساخت پل و افتتاح آن

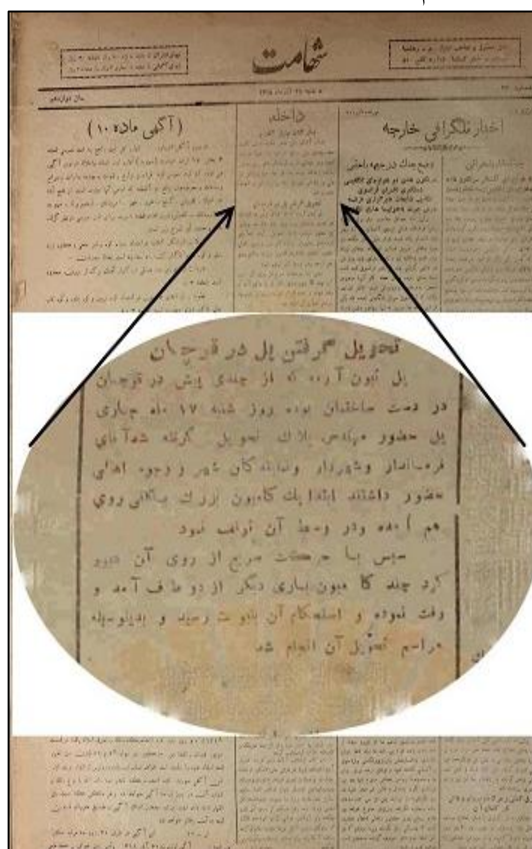
ظاهراً در مهرماه ۱۳۱۸ش ساختمان پل قوچان به پایان رسید و فرماندار قوچان طی نامه‌ای به اداره حسابداری آستان قدس می‌نویسد: «[...] خواهشمند است دستور فرمایید کلیه اسناد هزینه آهن‌آلات ارسالی جهت ساختمان پل و سیمان ارسالی و سایر هزینه که به‌وسیله آن اداره بنا بر خواهش این فرمانداری به عمل آمده است ارسال فرمایند که شهرداری قوچان بتواند حساب خود را تصفیه نماید» (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۲۷). احتمالاً فرمانداری قوچان سعی داشت هر چه سریع‌تر بدهی‌های خود را به آستان قدس پرداخت‌نموده و پل را تحویل بگیرد لذا در نامه‌ای دیگر به تاریخ ۱۵ آذرماه از اداره حسابداری آستان قدس پیرو نامه قبلی درخواست می‌گردد: «[...] خواهشمند است دستور فرمایید در ارسال اسناد هزینه مربوط به آهن‌آلات و سیمان تسریع نمایید» (ساکماق، ۱۱۵۴۱۷: ۲۶).

با فرض آغاز عملیات ساخت پل در فروردین‌ماه ۱۳۱۸ش و پایان آن در مهرماه همان سال تقریباً عملیات ساخت پل قوچان ۷ ماه طول کشید و بالاخره زمان افتتاح پل فرارسید. مراسم افتتاح پل در روز شنبه ۱۷ آذرماه ۱۳۱۸ش برگزار شد. مهندس پولاک برای شرکت در این مراسم و تحویل پل به

---

۱. ساختمان کارخانه بوجاری قوچان (سیلوی قدیم) توسط شرکت ایتالیایی آنجولینی بالوکا ساخته شده است و تجهیزات آن متعلق به شرکت آلمانی میاگ بوده که توسط تجارتخانه هاینریخ روست نصب گردید.

قوچان آمد. روزنامه شهامت چاپ مشهد در تاریخ ۵ شنبه ۲۹ آذرماه ۱۳۱۸ این خبر را انعکاس داده است: «پل بتون‌آرمه که از چندی پیش در قوچان در دست ساختمان بوده روز شنبه ۱۷ ماه جاری پل (با) حضور مهندس پولاک تحویل گرفته شد. آقای فرماندار و شهردار و نمایندگان شهر و وجوه اهالی حضور داشتند. ابتدا یک کامیون بزرگ با تأنی روی پل آمده و در وسط آن توقف نمود. سپس با حرکت سریع از روی آن عبور کرد، چند کامیون باری دیگر از دو طرف آمد و رفت نموده و استحکام آن به ثبوت رسید و بدین‌وسیله مراسم تحویل آن انجام شد» (شهامت، ۱۳۱۸: ۱) (تصویر ۸).


شهامت

اخبار تلگرافی خارجه

داخله

(آگهی ماده ۱۰)

تحویل گرفتن پل در قوچان

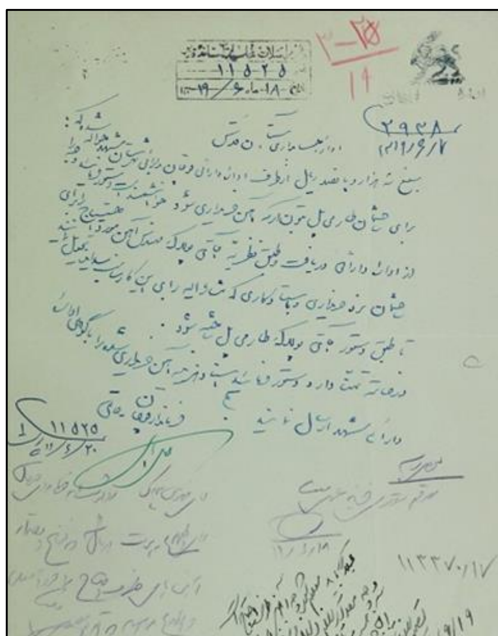
پل بتون آرمه که از چندی پیش در قوچان در دست ساختمان بوده روز شنبه ۱۷ ماه جاری پل حضور مهندس پلاک تحویل گرفته شد آقای فرماندار وشهردار ونمایندگان شهر و وجوه اهالی حضور داشتند ابتدا یك کامیون بزرك باتأنی روی پل آمده ودر وسط آن توقف نمود

سپس با حرکت سریع از روی آن عبور کرد چند کامیون باری دیگر از دو طرف آمد و رفت نموده و استحکام آن بثبوت رسید و بدینوسیله مراسم تحویل آن انجام شد

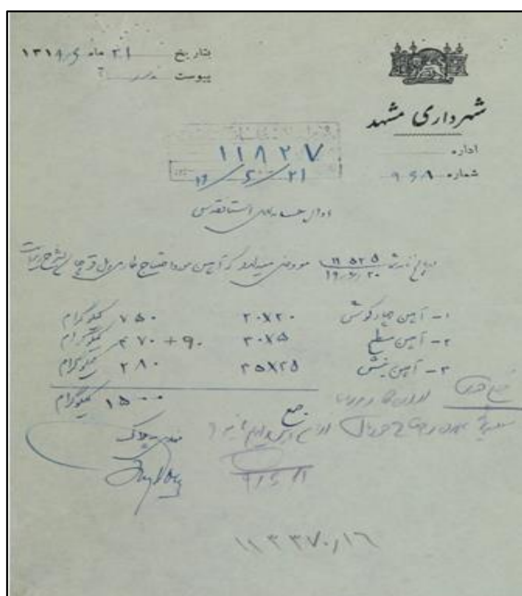
تصویر ۸: خبر تحویل پل قوچان (شهامت، ۱۳۱۸: ۱)

در آن زمان در شهر شایعه شده بود که چون وسط پل پایه‌ای در داخل رودخانه ندارد لذا با عبور درشکه و یا کامیون پل از وسط شکسته شده و خراب خواهد شد، اما با حرکت کامیون‌ها از روی آن مردم قانع شدند که پل استقامت لازم برای عبور و مرور وسایل نقلیه را دارد. به نقل از مرحوم حاج محمدحسین رحمانی که خود در این مراسم حضورداشته کامیون‌های مذکور نظامی و متعلق به ارتش در قوچان بوده است (رحمانی: ۱۴۰۰/۰۳/۱۷). در روز افتتاح پل دانش آموزان کلاس پنجم و برخی از مسئولین دبستان مهرداد قوچان نیز به محل آورده شده بودند (جابانی: ۱۳۹۴/۰۴/۱۰). داستانی نیز در مورد روز افتتاح پل وجود داشته که بعضی نقل نموده‌اند: در هنگام عبور کامیون‌ها از روی پل مهندسین در زیر آن قرارگرفته تا در صورت تخریب پل کامیون‌ها و آوار بر روی آن‌ها سقوط نماید (مشابه همین داستان در مورد پل ورسک نیز نقل‌شده است)، اما هیچ سندی در مورد صحت این داستان وجود ندارد و روزنامه شهامت نیز در خبر خود اشاره‌ای به این موضوع نمی‌کند. احتمالاً به دلیل اینکه در زیر پل پایه‌ای در داخل رودخانه وجود نداشته است باعث شد تا بعداً به آن «پل معلق» نیز اطلاق شود که استفاده از این واژه در مورد پل قوچان مطابق با تعریف پل‌های معلق صحیح نیست. بعد از افتتاح پل علاوه بر وسایط نقلیه ازجمله خودرو و درشکه، عابران پیاده نیز از روی آن تردد می‌نمودند و مسیر مجزایی برای این منظور وجود نداشت. مشخص نیست که چرا این مسیر در زمان ساخت پل ایجاد نگردید، اما نبود مسیر مجزا برای عبور عابران پیاده و عدم وجود نرده‌های فلزی محافظ می‌توانست برای اهالی شهر مخاطره‌آمیز باشد. شاید حادثه‌ای برای عابران پیاده هنگام عبور از روی پل رخ داد و یا کسی به داخل رودخانه سقوط کرد بهر جهت در تابستان سال بعد تصمیم بر این شد که مسیر پیاده‌رو و نرده‌های حفاظ نیز در دو طرف پل ایجاد گردد.

در سوم شهریور ۱۳۱۹ش طی نامه‌ای از سوی اداره دارایی قوچان چکی به مبلغ ۳۵۰۰ ریال از طریق بانک ملی به اداره دارایی مشهد حواله گردید. این مبلغ بخشی از هزینه خرید یک تن آهن لازم برای ساخت مسیر عبور عابر پیاده و نرده‌های محافظ حاشیه پل بوده که قرار بود توسط اداره حسابداری آستان قدس خریداری گردد. در پایان نامه یادآوری می‌گردد: «[...] بوسیله اداره حسابداری آستان قدس آهن مزبور را خریداری و اسناد گواهی‌شده آن را ارسال فرمایند که به هزینه شهرداری قوچان منظور گردد- رییس دارایی مالی شهرستان قوچان-شهیدی» (ساکماق، ۱۱۳۳۷۰: ۱۹). چهار روز بعد از سوی فرمانداری قوچان در نامه‌ای به اداره حسابداری آستان قدس درخواست می‌شود تا آن اداره مبلغ مذکور را از اداره دارایی مشهد دریافت نموده و مطابق با نظر مهندس پولاک آهن



تصویر ۹: نامه فرماندار قوچان در مورد هزینه ساخت مسیر عبور عابر پیاده و نرده های محافظ پل (ساکماق، ۱۱۲۳۷۰: ۱۷)



شهرداری مشهد

۱۱۸۲۷

۱- آهن چهارگوش	۲۰×۲۰	۷۵۰ کیلوگرام
۲- آهن مسطح	۳۰×۵	۴۷۰+۹۰ کیلوگرام
۳- آهن نبشی	۳۵×۳۵	۲۸۰ کیلوگرام

۱۵۰۰ کیلوگرام

۱۱۲۳۷۰/۱۶

تصویر ۱۰: تقاضای پولاک برای آهن های موردنیاز در ساخت مسیر عبور عابر پیاده و نرده‌های محافظ (ساکماق، ۱۱۲۳۷۰: ۱۶).

موردنیاز برای ساخت مسیر عبور عابر پیاده و نرده‌های محافظ کنار پل خریداری گردد (ساکماق،۱۱۲۳۷۰: ۱۷) (تصویر ۹). پولاک آغاز به فعالیت کرد و اقلام لازم برای تکمیل این بخش از پروژه پل را شامل آهن چهارگوش ۲۰×۲۰ به وزن ۷۵۰ کیلوگرم، آهن مسطح ۵×۳۰ به وزن ۴۷۰ کیلوگرم و آهن نبشی ۳۵×۳۵ به وزن ۲۸۰ کیلوگرم طی نامه‌ای به اداره حسابداری آستان قدس اعلام نمود (ساکماق، ۱۱۲۳۷۰: ۱۶) (تصویر ۱۰). تا اواسط آبان ۱۳۱۹ش مسیر عبور عابر پیاده و نرده‌های محافظ آن تکمیل شده بود و حالا عبور عابران پیاده از مسیری مجزا و با امنیت بیشتری صورت می‌گرفت. احتشامی که به‌تازگی جایگزین حاتمی به‌عنوان فرماندار قوچان شده بود با ارسال نامه‌ای به استانداری نهم ابتدا به پرداخت بخشی از بدهی شهرداری قوچان به اداره حسابداری آستان قدس پرداخته و در انتهای نامه به انجام آسفالت به‌عنوان آخرین مرحله کار پل قوچان اشاره می‌نماید: «[...] مبلغ ۳۵۰۰ ریال برای خرید آهن به‌وسیله دارایی مشهد به حسابداری آستان قدس به شماره ۲۳۲۶۶ حواله شده است، مبلغ ۶۵۰۰ ریال هم همین امروز دستور داده شد به‌وسیله دارایی قوچان به‌عنوان حسابداری آستانه بفرستند که جمعاً ۱۰۰۰۰ ریال ارسالی شهرداری قوچان است. مستدعی است مقرر فرمایند با توجه به شماره نامه ۲۳۲۶۶ دارایی مشهد از طرف حسابداری آستانه در خرید آسفالت پل بتونه فوراً اقدام گردد» (ساکماق، ۱۱۲۳۷۰: ۶). در آذرماه آسفالت موردنیاز برای پل توسط کارپردازی آستان قدس رضوی خریداری و بخش‌های لازم آسفالت گردید[۱] (ساکماق، ۱۱۲۳۷۰: ۳). سرانجام پل بتنی قوسی قوچان تکمیل شد (تصویر ۱۱).

۱. شایسته است تا بررسی اسناد مالی مربوط به ساخت پل قوچان در پژوهشی جداگانه موردبررسی قرار گیرد که امید است در آینده‌ای نزدیک توسط نگارنده انجام گیرد.



تصویر ۱۱: پل قوچان (مأخذ: امین‌مصدر، ۱۳۷۲)

آزمایشی دیگر برای بررسی مقاومت پل

در شهریور ۱۳۲۰ شعله‌های جنگ جهانی دوم به مرزهای ایران رسید و در پنجم شهریورماه بخشی از قوای ارتش شوروی با عبور از مرز باجگیران به سمت قوچان حرکت نمودند. یکی از شاهدان آن روز را چنین توصیف می‌نماید: «قوچان، شهر بی‌دفاع، دستور ترک مقاومت داشت. روسای ادارات و عده‌ای از افراد سرشناس، شهر را به‌قصد نقاط امن ترک می‌گفتند. بقیه مردم وحشت‌زده در خانه‌های خود مخفی‌شده و مشغول ذخیره آذوقه بودند. در همان روز ارتش شوروی به بهانه از بین بردن ستون پنجم آلمان در ایران وارد قوچان شد. شهر در سکوت مطلقی فرورفته بود و تنها صدای خشن و یکنواخت تانک‌ها و زره‌پوش‌ها و گاهی گلوله مسلسل از خارج شهر شنیده می‌شد» (شاکری، ۱۳۶۵: ۱۳۲). شاید عبور آن‌همه خودرو و ادوات جنگی سنگین از روی پل می‌توانست یک‌بار دیگر مقاومت پل را برای مردم روشن نماید، اما در آن روز شوم کمتر فردی رغبت داشت تا کنار پل اترک حضور یافته و عبور ساز و برگ جنگی اشغالگران را که یکی پس از دیگری از روی پل عبور نموده و وارد شهر می‌شدند، تماشا نماید. از مردم عادی که در خانه‌ها پناه گرفته بودند و از مسئولین و اعیان شهر که به نقاط امنی فرار کرده بودند، هیچ‌کدام اثری نبود.

نتیجه‌گیری

در ابتدای قرن چهاردهم هجری قمری جایگاه شهر جدید قوچان به لحاظ اقتصادی و سیاسی موجب توجه مهاجرین و تجار فراوانی شد و شهر رو به توسعه و رونق بود. در این زمان از سوی دولت، تشکیلات جدید دوایر دولتی و سازمان ادارات از قبیل عدلیه، نظمیه، معارف، بلدیه، اداره سجل احوال در قوچان به وجود آمد. جاده قوچان به شهر عشق‌آباد به لحاظ تجاری اهمیت ویژه‌ای یافته بود و از سوی دیگر ضرورت تسهیل رفت و آمد به درگز و باجگیران نیز موردتوجه دولت قرار داشت. بنابراین احداث پلی بر رودخانه اترک در شهر قوچان -که آغاز این مسیر بود- موردتوجه مسئولین وقت قرار گرفت. اسناد مربوط به همکاری فرمانداری قوچان، آستان قدس رضوی و شهرداری مشهد در ساخت پل بتنی قوسی قوچان حاکی از آغاز مطالعات احداث پل در ۱۳۱۷ش است. آلکساندر پولاک اهل رومانی مهندس شهرداری مشهد و آستان قدس رضوی طراح و ناظر و ناج کالمان اهل مجارستان سرپرست و مسئول آرماتوربندی و بتن‌ریزی پل قوچان بودند. آغاز مطالعات برای پل تا تکمیل نهایی آن بین سال‌های ۱۳۱۷ش تا ۱۳۱۹ش انجام گرفت، اما عملیات احداث پل در فروردین ۱۳۱۸ش آغاز و در مهرماه همان سال پایان‌یافت و در آذرماه ۱۳۱۸ش پل افتتاح شد. مطابق اسناد، کلیه خریدهای لازم اعم از انواع آهن‌آلات، سیمان و غیره برای ساخت پل قوچان توسط کارپردازی آستان قدس رضوی انجام شد و سپس بهای آن‌ها از سوی فرمانداری قوچان به آستان قدس رضوی پرداخت گردید. برخلاف تصوری که تاکنون مبنی بر ساخت این پل توسط شرکت‌های خارجی وجود دارد، در اسناد موجود به شرکت سازنده خارجی اعم از آلمانی و یا کشوری دیگر اشاره نشده است. بلکه دو کارشناس از کشورهای رومانی و مجارستان که همکار با آستان قدس رضوی بوده‌اند، در ساخت آن شرکت داشته‌اند.

پیشنهادها: پل قوچان به‌عنوان میراثی از تاریخ این شهر و آغاز ساخت سازه‌های مدرن در قوچان مطرح بوده و شایسته است ضمن شناسایی آن به‌عنوان میراثی تاریخی، اقدامات لازم جهت حفظ و معرفی آن به جامعه توسط ادارات مسئول انجام گیرد.

فهرست منابع

۱. توحدی، کلیم‌الله. (۱۳۵۹). ***حرکت تاریخی کرد خراسان در دفاع از استقلال ایران***. مشهد: کوشش.

۲. جابانی، محمد. (۱۳۶۳). ***سرزمین و مردم قوچان***. مشهد: اطلس.

۳. جابانی، محمد. (بی‌تا). «مردم‌شناسی قوچان». ***اترک***. (شماره ۲)، ۵۰-۴۹.

۴. حطیط، شهناز؛ و همکاران. (۱۳۹۸). «نقش کارخانه نخریسی و نساجی خسروی خراسان بر اوضاع اقتصادی- اجتماعی مشهد (۱۳۱٦-۱۳۵۰ش)». ***پژوهش‌نامه خراسان بزرگ***. (شماره ۳۵)، ۵٦-۳۷.

۵. شاکری، رمضانعلی. (۱۳٦۵). ***اترکنامه (تاریخ جامع قوچان)***. تهران: امیرکبیر.

٦. قصابیان، محمدرضا. (بی‌تا). «قوچان از مشروطیت تا جنگ جهانی اول». ***اترک***. (شماره ۳)، ۷۵-۷۰.

۷. نجف‌زاده، علی. (۱۳۹۴). ***کنسولگری‌ها، مستخدمان و مستشاران خارجی در مشهد (از دوره قاجاریه تا انقلاب اسلامی)***. مشهد: انصار.

۸. یزدانی، سهراب؛ و سید حسن شجاعی دیوکلایی. (۱۳۸۸). «تأثیر تمرکزگرایی بر اقتصاد سیاسی عصر پهلوی اول». ***تاریخ ایران***. (شماره ٦۱)، ۱۷۹-۱۵۱.

اسناد

سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما)

۹. ۲۴۰/۳٦۹٦۱. (۱۳۱۸ش). «تأسیس کارخانه بوجاری غله در قوچان و گزارشی در این زمینه»، ۷۲برگ.

۱۰. ۲۴۰/۴۸۹۴. (۱۳۳٦ق). «تأسیس خط سرویس حمل و نقل پستی بین قوچان و باجگیران»، ۲برگ.

۱۱. ۲۴۰/۵۸٦۳۸. (۱۳۱۳ش). «راه‌سازی درجز از توابع خراسان»، ۴برگ.

۱۲. ۲۹۳/۳۰۳۱۱. (۱۳۱٦-۱۳۱۰ش). «ساختمان، مسیل، پل‌ها و عمران کارخانه برق»، ۲٦۹برگ.

سازمان کتابخانه‌ها، موزه‌ها و مرکز اسناد آستان قدس رضوی (ساکماق)

۱۳. ۱۰۲۴۰۸. (۱۳۱۷ش). «اعزام مهندس شهرداری مشهد و آستان قدس برای بررسی ساختمان پل قوچان»، ۱برگ

۱۴. ۱۱۳۳۱۵. (۱۳۱۹-۱۳۱۸ش). «فروش سیمان آستان قدس به شهرداری قوچان جهت ساخت پل بتونی و بیمارستان»، ۴۳برگ.

۱۵. ۱۱۳۳۷۰. (۱۳۱۹ش). «فروش آهن و مصالح به اداره دارایی مشهد برای ساختمان طارمی پل قوچان توسط کارپردازی آستان قدس»، ۱۹برگ.

۱٦. ۱۱۵۴۱۷. (۱۳۱۸-۱۳۱۷ش). «خرید مصالح، آهن‌آلات و لوازم موردنیاز ساختمان‌های پل بتون‌آرمه فرمانداری قوچان توسط کارپردازی آستان قدس به‌وسیله شرکت سهامی تجارتی قوچان»، ۲۴۰برگ.

نشریات

۱۷. *شهامت*. (۱۳۱۸ش). شماره ۲۷.

مصاحبه‌ها

۱۸. توحدی، کلیم‌الله. (۱۳۹۹/۰۲/۰۲). محل مصاحبه: مشهد.

۱۹. جابانی، محمد. (۱۳۹۴/۰۴/۱۰). محل مصاحبه: مشهد.

۲۰. حبیب نیا، اکبر. (۱۳۹۷/۹/۱۵). محل مصاحبه: مشهد.

۲۱. رحمانی، مهدی. (۱۴۰۰/۰۳/۱۷). محل مصاحبه: قوچان.

۲۲. قائمی، احمد. (۱۳۹۸/۸/۹). محل مصاحبه: مشهد.

۲۳. قصابیان، محمدرضا. (۱۴۰۰/۰۱/۲۰). محل مصاحبه: مشهد.